


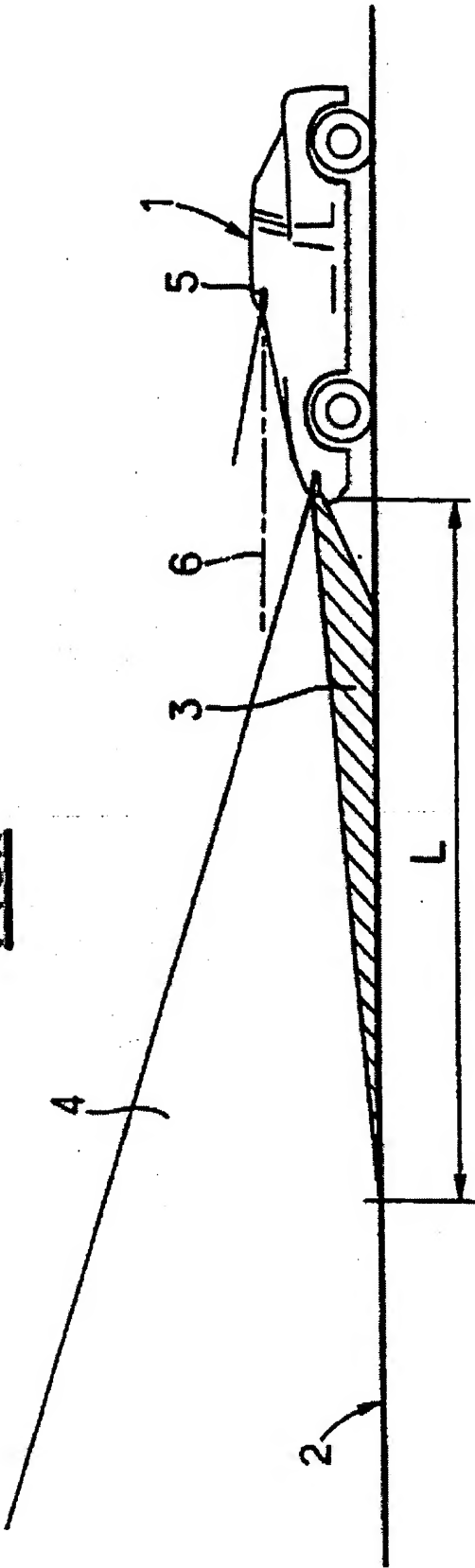


Illumination and display system for vehicles.**Publication number:** EP0455524**Publication date:** 1991-11-06**Inventor:** NGUYEN HOANG GIANG (FR)**Applicant:** RENAULT (FR)**Classification:****- international:** *B60Q1/08; B60R1/00; H04N7/18; B60Q1/04; B60R1/00; H04N7/18; (IPC1-7): B60Q1/00; B60R1/00***- european:** B60Q1/08G; B60R1/00; H04N7/18**Application number:** EP19910400864 19910329**Priority number(s):** FR19900004195 19900402**Also published as:** FR2660262 (A1)
 EP0455524 (B1)
 DE69110752T (T2)**Cited documents:** DE3342898
 AU1175470
 FR1206561
 JP62166135**Report a data error here****Abstract of EP0455524**

The illumination and display system for vehicles fitted with at least one headlight, at least one rear light and at least one rear brake light, which lights emit light beams (3) in the visible spectrum, comprises: - at least one front lamp emitting a light beam (4) in the near-infrared spectrum with a range greater than at least twice the range (L) of the headlight; - at least one camera (5) sensitive in the near-infrared spectrum, aiming in front of the vehicle (1) and comprising, mounted in front of the objective of the camera, an infrared filter combined with a polariser; - a processing and display unit connected to the camera to allow the driver to observe the image of the field displayed by the camera; - infrared polarisers cooperating respectively with the front lamp and the rear lights and rear brake lights, the orientation of the polarisation of each of said polarisers being perpendicular to that of the polariser of the camera, so that the camera (5) detects only near-infrared light beams having a given polarisation in its field of vision.

BEST AVAILABLE COPY

FIG.1



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



(12) DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(21) Numéro de dépôt : 91400864.4

(51) Int. Cl.⁵ : B60R 1/00, B60Q 1/00

(22) Date de dépôt : 29.03.91

(30) Priorité : 02.04.90 FR 9004195

**(43) Date de publication de la demande :
06.11.91 Bulletin 91/45**

**(84) Etats contractants désignés :
DE ES GB IT**

**(71) Demandeur : REGIE NATIONALE DES USINES
RENAULT S.A.
34, Quai du Point du Jour
F-92109 Boulogne Billancourt (FR)**

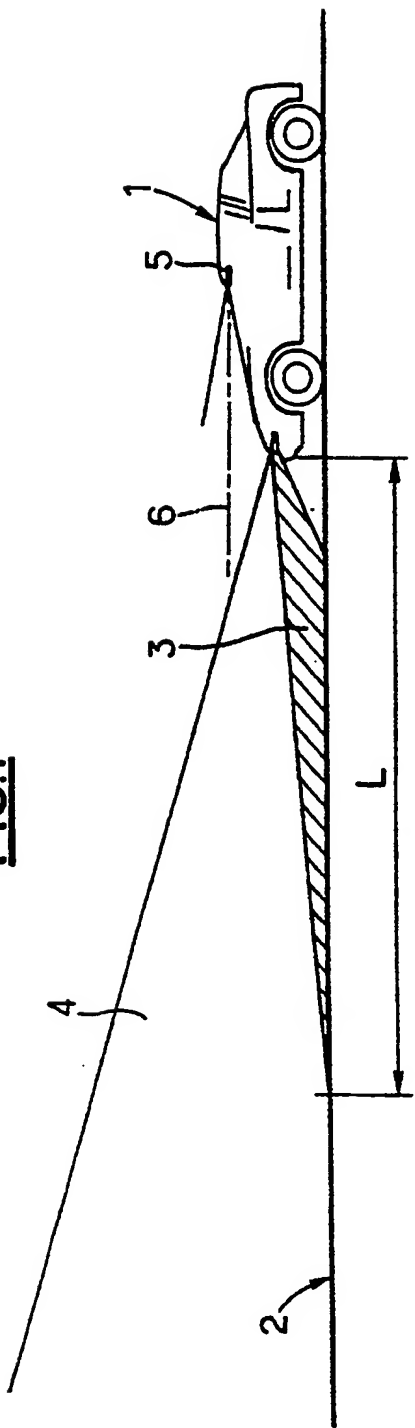
**(72) Inventeur : Nguyen, Hoang Giang
9, rue de Belfort
F-91130 Ris-Orangis (FR)**

**(74) Mandataire : Ernst-Schonberg, Michel et al
REGIE NATIONALE DES USINES RENAULT
SA, Sca 0267, 860, quai de Stalingrad
F-92109 Boulogne Billancourt Cédex (FR)**

(54) Système d'éclairage et de visualisation pour véhicules.

- (57) Le système d'éclairage et de visualisation pour véhicules équipés d'au moins un feu avant, au moins un feu arrière de position et au moins un feu arrière de stop, les feux émettant des faisceaux lumineux (3) dans le spectre visible, comprend :**
- au moins un projecteur avant émettant un faisceau lumineux (4) dans le spectre proche infrarouge et dont la portée est supérieure à au moins deux fois la portée (L) du feu avant ;
 - au moins une caméra (5) sensible dans le spectre proche infrarouge, orientée vers l'avant du véhicule (1) et comprenant un filtre infrarouge combiné avec un polariseur montés devant l'objectif de la caméra ;
 - un ensemble de traitement et de visualisation relié à la caméra pour permettre au conducteur d'observer l'image du champ visualisé par la caméra ;
 - des polariseurs infrarouges coopérant respectivement avec le projecteur avant et les feux arrière de position et de stop, l'orientation de polarisation de chacun desdits polariseurs étant disposée perpendiculairement à celle du polariseur de la caméra, de façon à ce que la caméra (5) ne détecte que des rayons lumineux proches infrarouges suivant une polarisation donnée dans son champ de vision.

FIG.1



La présente invention concerne un système d'éclairage et de visualisation pour véhicules permettant la vision de conducteurs de véhicules, en particulier de véhicules automobiles.

Des systèmes classiques de ce genre sont constitués par une association de feux, par exemple des phares, des feux de croisement, des feux de position et des feux de stop, montés sur la carrosserie du véhicule. Lesdits feux émettent sans exception des faisceaux lumineux dans le spectre visible.

De nuit, dans la plupart des cas, le conducteur doit se contenter des feux de croisement conventionnels de son véhicule pour ne pas éblouir d'autres usagers de la route avec les phares du véhicule. De ce fait, il ne peut voir plus loin que la distance d'éclairage des faisceaux lumineux émis par les feux de croisement sur la route, ladite distance d'éclairage étant en général inférieure à 50 m. En conséquence, le conducteur du véhicule, s'il veut respecter les consignes de sécurité de la route, doit limiter la vitesse de son véhicule de façon à l'adapter à la distance d'éclairage des feux de croisement de celui-ci. En effet, si la vitesse du véhicule dépasse une certaine limite fixée par la dite distance d'éclairage, le conducteur aura du mal à contrôler son véhicule pour éviter éventuellement un obstacle sur la chaussée de la route et qui entre dans le champ de vision du conducteur trop tardivement pour lui permettre de réagir à temps.

Le même problème de visibilité et d'obstacles sur la route peuvent se poser également de jour. En effet, pendant les périodes de lever du soleil ou du coucher du soleil, les rayons solaires sont trop peu inclinés par rapport à la chaussée de la route, si bien que le conducteur du véhicule circulant face au soleil peut être ébloui par les rayons solaires qui perturbent sa vision de la route.

Dans une autre situation où des ombres sont projetées par le soleil sur la chaussée à cause d'arbres, de bâtiments, de ponts ou autres se trouvant sur les bords de la route, il est quelquefois difficile pour le conducteur d'identifier à distance un obstacle situé dans une ombre sur la chaussée pour pouvoir l'éviter à temps.

La présente invention a pour objet de résoudre les problèmes posés ci-dessus en réalisant un système approprié permettant d'améliorer la vision de nuit et de jour du conducteur de véhicules.

Le système d'éclairage et de visualisation, selon l'invention, pour véhicules équipés d'au moins un feu avant, au moins un feu arrière de position et au moins un feu arrière de stop émettant des faisceaux lumineux dans le spectre visible, comprend :

- un projecteur avant émettant un faisceau lumineux polarisé dans le spectre proche infrarouge et dont la portée est supérieure à la portée du feu avant;
- au moins une caméra sensible dans le spectre infrarouge orientée vers l'avant du véhicule et

comprenant un filtre infrarouge combiné avec un polariseur montés devant l'objectif de la caméra;

- un ensemble de traitement et de visualisation relié à la caméra pour permettre au conducteur d'observer l'image du champ visualisé par la caméra;

- des polariseurs d'infrarouge coopérant respectivement avec le projecteur avant et les feux arrière de position et de stop, l'orientation de polarisation de chacun desdits polariseurs infrarouge étant disposée perpendiculairement à celle du polariseur de la caméra, de façon à ce que la caméra ne détecte que des rayons lumineux infrarouges suivant une polarisation donnée dans son champ de vision.

De préférence, le feu avant émet un faisceau lumineux de courte portée dont le spectre est limité de préférence entre 0,4 μ m et 0,7 μ m. Le projecteur avant émet un faisceau lumineux de longue portée dont le spectre est limité de préférence entre 0,75 μ m et 1,2 μ m. Le spectre auquel la caméra est sensible est avantageusement limité de façon identique à celui du projecteur avant, c'est-à-dire entre 0,75 μ m et 1,2 μ m.

De cette façon, la caméra est totalement insensible aux faisceaux lumineux des feux avant et des projecteurs avant des véhicules venant en sens inverse, car les uns sont en dehors du spectre de la caméra et les autres sont polarisés perpendiculairement à la polarisation du polariseur de la caméra. Il en est de même pour des feux arrière de position et de stop qui émettent de la lumière polarisée perpendiculairement à la polarisation du polariseur de la caméra.

En revanche, la caméra est sensible à la lumière réfléchie par la chaussée provenant du faisceau lumineux infrarouge du projecteur avant, de façon similaire à la visualisation directe, par le conducteur, de la chaussée éclairée par les phares du véhicule selon les systèmes classiques. L'ensemble de traitement et de visualisation restitue l'image du champ visualisé par la caméra, par exemple sur un écran à proximité du conducteur.

L'invention sera mieux comprise à l'étude de la description détaillée d'un mode de réalisation de l'invention pris à titre d'exemple nullement limitatif et illustré par des dessins annexés, sur lesquels :

la figure 1 est une vue schématique d'un véhicule automobile équipé d'un système d'éclairage et de visualisation selon l'invention;

la figure 2 est une représentation schématique de l'image restituée par l'ensemble de traitement et de visualisation relié à la caméra;

la figure 3 est une vue éclatée schématisant la structure d'un projecteur avant et du feu avant selon l'invention;

la figure 4 est une vue éclatée schématisant la structure de l'ensemble formant caméra selon l'invention;

la figure 5 est une vue partielle en coupe d'un

polariseur infrarouge selon l'invention; et la figure 6 est une coupe axiale d'un second polariseur infrarouge selon l'invention.

Comme illustré sur la figure 1, le véhicule automobile 1, équipé d'un système d'éclairage de visualisation selon l'invention, circule sur la chaussée 2 d'une route. La zone hachurée 3 représente les faisceaux lumineux dans le spectre visible émis par le ou les feux avant et dont la portée L est inférieure ou égale à la portée des feux de croisement conventionnels. La zone 4 représente les faisceaux lumineux dans le spectre proche infrarouge émis par le ou les projecteurs avant du véhicule 1. La portée des faisceaux 4 est au moins trois fois supérieure à la portée L des faisceaux 3 dans le spectre visible.

Au-dessus du tableau de bord du véhicule 1 est installé une caméra 5 dirigée vers l'avant du véhicule avec son axe optique 6 sensiblement horizontal. Comme montré sur la figure 2, l'image restituée 7 par un ensemble de traitement et de visualisation relié à la caméra 5 permet au conducteur d'observer le champ visualisé par la caméra 5. Sur l'image 7, on distingue schématiquement une zone 8 éclairée par les faisceaux 4 du ou des projecteurs avant dans le spectre proche infrarouge et une zone 9 non éclairée par les faisceaux 4. Une zone 10 représentée sur la figure 2 correspondant à l'éclairage des faisceaux 3 du ou des feux avant, est en effet pratiquement inexistante sur l'image 7, car la caméra 5 est insensible au spectre visible des faisceaux 3, la zone 10 permettant simplement de montrer la différence de portée des faisceaux lumineux 3 et 4.

Grâce à la caméra 5, le conducteur peut voir aussi loin que la distance d'éclairage des faisceaux proches infrarouges 4 sur la chaussée 2. Il en résulte que dans la conception des feux avant, la portée L des faisceaux 3 dans le spectre visible peut être réduite et orientée de façon à ne pas éblouir des usagers de véhicules venant dans le sens inverse.

De jour, lorsque les problèmes de visibilité ou d'ombres sur la chaussée dues au soleil se posent, le conducteur peut allumer le ou les projecteurs avant pour éclairer la chaussée par les faisceaux 4 proche infrarouge. L'ensemble de traitement et de visualisation relié à la caméra 5 permet de restituer l'image 7 du champ visualisé par la caméra 5. Le problème de visibilité est ainsi résolu pour le conducteur, il est important de signaler que les faisceaux 4 proches infrarouges ne sont pas visibles à l'oeil nu par les usagers de la route qui ne sont pas, par conséquent, gênés par lesdits faisceaux 4.

La figure 3 représente un projecteur avant 11 proche infrarouge associé à un feu avant 12 visible pour former un projecteur mixte de faisceaux lumineux dans les spectres proche infrarouge et visible respectivement. Le projecteur mixte peut comporter un boîtier commun séparé en un compartiment proche infrarouge 13 et un compartiment visible 14.

Le projecteur avant 11, logé dans le compartiment proche infrarouge 13 comprend une source lumineuse 15, un filtre infrarouge 16 et un polariseur infrarouge 17. La source lumineuse 15 peut être constituée d'une lampe à filament à large spectre, par exemple du type H₂ ou H₄ vendue dans le commerce d'automobile. Le plan d'onde du faisceau émis par la lampe 15 est représenté schématiquement par 18, immatériel, dans le but de faciliter l'explication du fonctionnement du projecteur avant 11.

On peut constater sur le plan d'onde 18 que la lumière émise par la lampe 15 ne comporte pas de polarisation préférentielle, les vecteurs de polarisation étant orientés de manière aléatoire. Autrement dit, le faisceau lumineux large spectre émis par la lampe 15 n'est pas polarisé.

Le filtre infrarouge 16 ne laisse traverser qu'une partie du faisceau lumineux dont la longueur d'onde est supérieure à un seuil déterminé, par exemple au-dessus de 0,75µm. Ainsi, le faisceau lumineux traversant le filtre infrarouge 16 se situe dans le spectre proche infrarouge. Le filtre infrarouge 16 est associé au polariseur infrarouge 17 dont la fonction est de ne laisser passer qu'une partie du faisceau lumineux ayant une polarisation déterminée. En d'autres termes, le faisceau lumineux traversant le polariseur 17 est un faisceau polarisé comme représenté sur le plan d'onde 19 avec un vecteur de polarisation horizontal.

Les figures 5 et 6 montrent respectivement deux types de polariseur 17. La figure 5 illustre un polariseur à grille constitué par une grille 20 formée de bandes métalliques parallèles et prises en sandwich entre deux couches de verre de silice 21, 22, la distance entre les bandes métalliques étant de l'ordre de quelques longueurs d'onde proches infrarouges. La lumière non polarisée traversant le filtre infrarouge 16 arrive du côté 21a du polariseur 17. La lumière sortant du polariseur 17 est polarisée selon une polarisation perpendiculaire aux bandes métalliques formant la grille 20.

La figure 6 montre un polariseur dichroïque 17 constitué par un film dichroïque 23 pris en sandwich entre une couche de verre réfléchissant la chaleur 24 et une couche de verre de silice 25. La lumière non polarisée incidente arrive du côté 24a de la couche de verre réfléchissant la chaleur 24. La lumière sortant du polariseur 17 est polarisée selon une direction perpendiculaire à celle des orientations microscopiques de cristaux dans les polymères du film dichroïque 23.

Le projecteur avant 11 peut donc émettre un faisceau lumineux dans le spectre proche infrarouge et polarisé selon une polarisation déterminée.

La structure du feu avant 12 montée dans le compartiment visible 14 est beaucoup plus simple. Le feu avant 12 comprend une source lumineuse 26 qui peut être une lampe à filament large spectre identique à la lampe 15. Le plan d'onde 27 du faisceau lumineux émis par la lampe 26 contient des vecteurs de polari-

sation orientés de façon aléatoire comme sur le plan d'onde 18 pour la lampe 15. On dispose un filtre passe-bande 28 ou un filtre réfléchissant la chaleur devant la lampe 26 pour ne laisser passer qu'un spectre étroit de lumière visible. On peut choisir par exemple comme caractéristique une bande passante comprise entre $0,4\mu\text{m}$ et $0,7\mu\text{m}$ pour le filtre passe-bande 28. Ainsi, le feu avant émet un faisceau lumineux visible dont le spectre est en dehors du spectre proche infrarouge du projecteur avant 11.

La figure 4 représente une vue éclatée de la caméra 5 proche infrarouge. La caméra 5 comprend un boîtier 30, un capteur 31, un objectif 32, un polariseur infrarouge 33 et un filtre infrarouge 34. Le filtre infrarouge 34 peut être de caractéristique identique au filtre infrarouge 16 du projecteur avant 11. Le polariseur infrarouge 33 peut être de structure identique à celle du polariseur infrarouge 17 du projecteur avant 11. La lumière traversant le filtre 34 et le polariseur 33 est polarisée et se situe dans un spectre proche infrarouge. Cette lumière polarisée arrive sur l'objectif 32 qui projette une image sur le capteur 31, ladite image étant traitée par un ensemble de traitement et de visualisation relié au boîtier 30.

Afin d'éviter que la caméra 5 soit éblouie par les projecteurs avant 11 d'un véhicule venant d'en face, il est nécessaire que la polarisation de la lumière reçue par la caméra soit perpendiculaire à la polarisation du faisceau lumineux émis par le projecteur avant 11. De même, pour des feux arrière de position et de stop des véhicules, il est préférable d'équiper ces feux par un polariseur du type polariseur 17 du projecteur 11, afin de polariser la lumière émise par lesdits feux perpendiculairement à la polarisation de la lumière perçue par la caméra 5. Ainsi, la caméra ne sera pas éblouie par les feux arrière d'un véhicule circulant devant et dans le même sens.

Il est également possible d'équiper le véhicule avec en plus un projecteur arrière proche infrarouge et une caméra sensible dans le spectre proche infrarouge comme décrit précédemment pour permettre le conducteur de voir sur un écran associé l'image du champ visualisé par la caméra arrière.

Le système d'éclairage et de visualisation de l'invention peut être appliqué à tout genre de véhicules, notamment pour véhicules à deux roues ou à quatre roues, par exemple des motocyclettes ou des véhicules automobiles.

Revendications

1. Système d'éclairage et de visualisation pour véhicules équipés d'au moins un feu avant, au moins un feu arrière de position et au moins un feu arrière de stop, les feux émettant des faisceaux lumineux dans le spectre visible, caractérisé par le fait qu'il comprend :

- au moins un projecteur avant (11) émettant un faisceau lumineux dans le spectre proche infrarouge et dont la portée est supérieure à au moins deux fois la portée du feu avant (12);
- au moins une caméra (5) sensible dans le spectre proche infrarouge, orientée vers l'avant du véhicule (1) et comprenant un filtre infrarouge (34) combiné avec un polariseur (33) montés devant l'objectif (32) de la caméra;
- un ensemble de traitement et de visualisation relié à la caméra pour permettre au conducteur d'observer l'image (7) du champ visualisé par la caméra;
- des polariseurs infrarouges (17) coopérant respectivement avec le projecteur avant (11) et les feux arrière de position et de stop, l'orientation de polarisation de chacun desdits polariseurs étant disposée perpendiculairement à celle du polariseur (33) de la caméra, de façon à ce que la caméra (5) ne détecte que des rayons lumineux proches infrarouges suivant une polarisation déterminée dans son champ de vision.

2. Système selon la revendication 1, caractérisé par le fait que le projecteur avant (11) comprend une lampe à filament (15) large spectre, un filtre infrarouge (16), et un polariseur (17), le faisceau lumineux émis par le projecteur avant étant dans le spectre proche infrarouge est polarisé selon une polarisation déterminée.

3. Système selon la revendication 1 ou 2, caractérisé par le fait que le feu avant (12) comprend une lampe à filament (26) large spectre et un filtre passe-bande (28) ou un filtre réfléchissant la chaleur pour n'émettre qu'un faisceau lumineux dans le spectre visible.

4. Système selon l'une des revendications précédentes, caractérisé par le fait que la caméra (5) est sensible à un faisceau lumineux polarisé dans un spectre compris entre $0,75\mu\text{m}$ et $1,2\mu\text{m}$.

5. Système selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé par le fait que le projecteur avant (11) émet un faisceau lumineux polarisé dans le spectre compris entre $0,75\mu\text{m}$ et $1,2\mu\text{m}$.

6. Système selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé par le fait que le feu avant (12) émet un faisceau lumineux non polarisé dans le spectre compris entre $0,4\mu\text{m}$ et $0,7\mu\text{m}$.

7. Système selon l'une quelconque des revendica-

tions précédentes, caractérisé par le fait que le projecteur avant (11) et le feu avant (12) sont montés respectivement dans deux compartiments adjacents d'un boîtier pour former un projecteur mixte.

5

8. Système selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé par le fait qu'il comprend en outre un projecteur arrière proche infrarouge identique au projecteur avant (11), et une caméra arrière sensible dans le spectre proche infrarouge identique à la caméra avant (5).

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

6

FIG.1

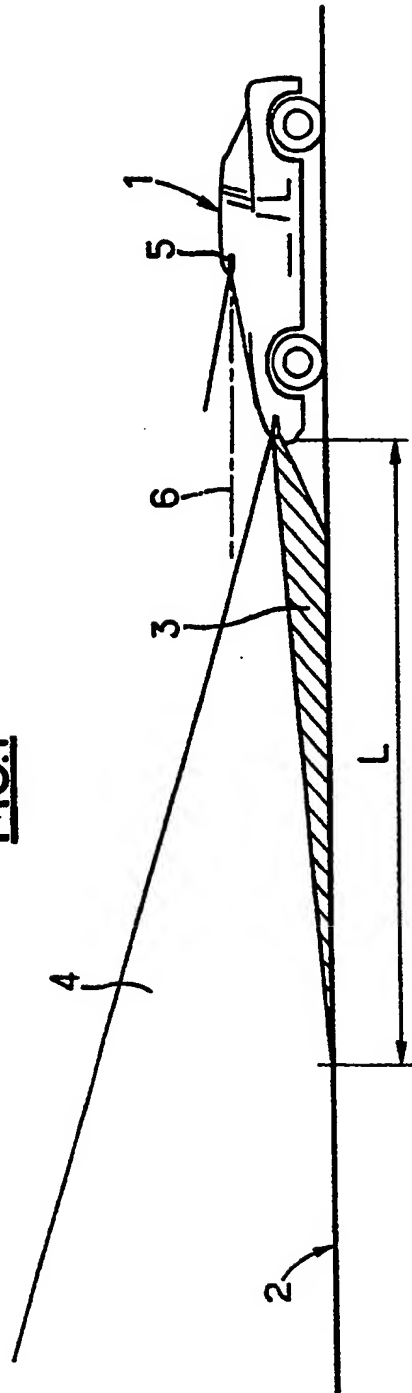


FIG.2

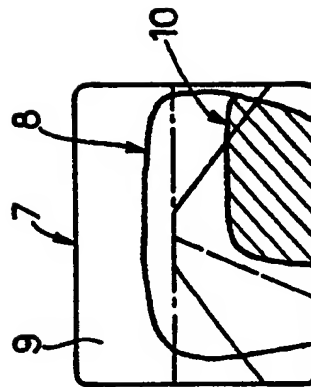


FIG.3

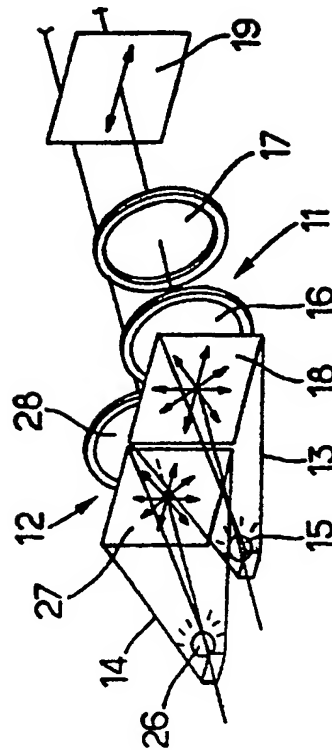


FIG.4

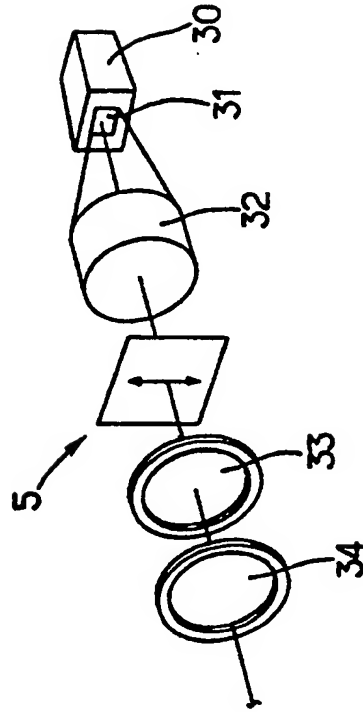


FIG.5

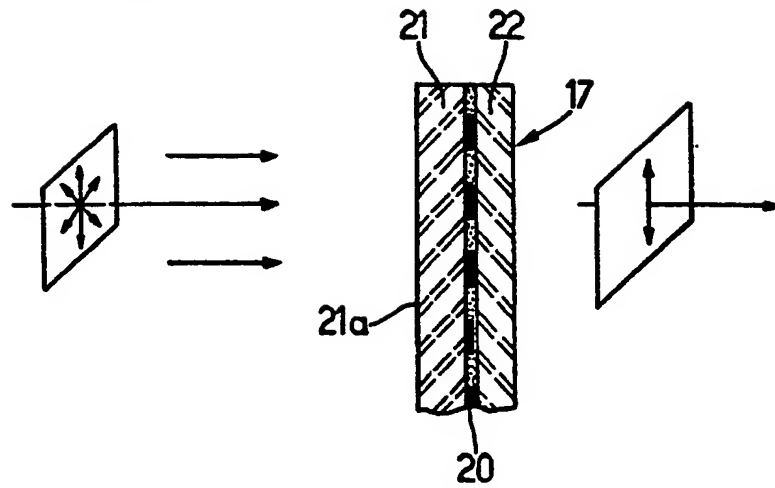
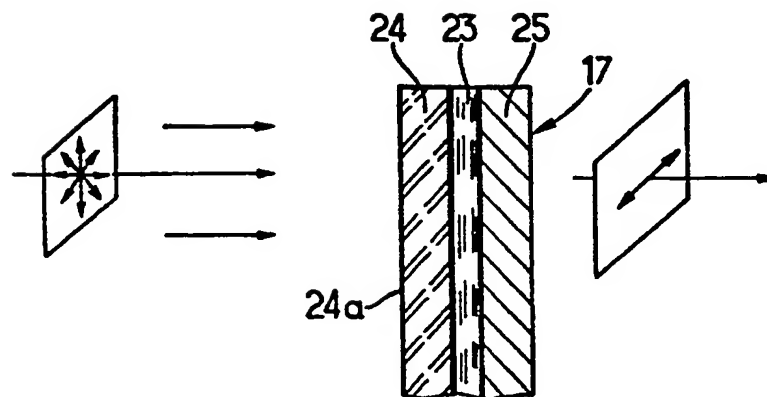


FIG.6



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande

EP 91 40 0864

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. Cl.5)
Y	DE-A-3342898 (KRAUSS-MAFFEI) * page 3, ligne 29 - page 4, ligne 13 *	1, 4, 5	B60R1/00 B60Q1/00
Y	AU-B-1175470 (HANSEN) * page 2, alinéa 9 - page 3, alinéa 2 *	1, 4, 5	
A	REVUE AUTOMOBILE. vol. 82, no. 51, 18 décembre 1987, BERNE, CH page 17, E. BEHRENDT: "Les infrarouges au service de la sécurité" * le document en entier *	1, 4, 5	
A	FR-A-1206561 (D'ALESSANDRO) * page 2, lignes 6 - 19 *	1	
A	AUTOMOTIVE ENGINEERING. vol. 97, no. 8, août 1989, WARRENDALE, US pages 52 - 56; "Prometheus" * page 52, ligne 59 - page 56, ligne 11 *	1	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 12, no. 1 (M-656) 06 janvier 1988, & JP-A-62 166135 (FUJI ELECTRIC) 22 juillet 1987, * le document en entier *	1	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.5) B60Q B60R B60J H04N
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche BERLIN		Date d'achèvement de la recherche 15 JUILLET 1991	Examinateur STANDING, M
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons A : membre de la même famille, document correspondant	

EPO FORM 150 (04/89) (P.04/89)

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☒ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.